



Verkehrskonzept Lengnau

Schlussbericht

Gemeinde Lengnau
6. November 2006

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage und Aufgabe	2
2 Problemkarte und Erläuterungen	3
3 Zielsetzungen	4
4 Massnahmen	5
4.1 Surbtalstrasse	5
4.2 Freienwilerstrasse	6
4.3 Vogelsangstrasse	6
4.4 Quartierstrassen	8
4.5 Dorfplatz	9
4.6 Anbindung an den öV	10
4.7 Erschliessung Bleiwise	10
5 Kosten und Prioritäten	11

Anhang:

- Anhang 1 Problemkarte**
- Anhang 2 Erschliessungskonzept MIV**
- Anhang 3 Velorouten**
- Anhang 4 Massnahmenkarte**

Bearbeitung

Ruedi Häfliger

Carol Plüss

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

5201 Brugg

dipl. Ing. FH/SVI

dipl. Ing. ETH

T 056 460 91 11

F 056 460 91 00

www.metron.ch; info@metron.ch

1 Ausgangslage und Aufgabe

In der Gemeinde Lengnau stehen verschiedene verkehrliche Umgestaltungen vor der Tür. Einzelne befinden sich in der Ausführung (Kernfahrbahn Surbtalstrasse) andere sind noch formbar (Kreisel Dorf) oder können noch entworfen werden.

Die verschiedenen vorhandenen Ideen und Projekte und weitere im Rahmen der Studie zu erarbeitende Lösungsvorschläge sollen im Hinblick auf eine langfristig optimale und für das Dorf gewinnbringende Lösung untersucht und zu einem umfassenden, funktionierenden, sicheren und gestalterisch ansprechenden Gesamtplan zusammengeführt werden. Lengnau soll sich so als erlebbares Dorf präsentieren.

Das Massnahmenkonzept mit Prioritäten soll nicht von der Gemeindeversammlung beschlossen werden, sondern dem Gemeinderat als Führungsinstrument dienen. Es wird aufgeteilt in einzeln realisierbare Projekte, die unter Berücksichtigung der gegenseitigen Abhängigkeiten und der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt werden sollen. Das Gesamtbild gilt als Fernziel, welches durch die Realisierung einzelner Teilprojekte erreicht werden soll.

Das vorliegende Verkehrskonzept wurde in einzelnen Schritten entwickelt und von der Arbeitsgruppe Verkehrskonzept begleitet.

Müller Stefan, Gemeinderat (Vorsitz)

Andermatt Dieter, SP

Bächli Roland, FDP

Jetzer Hanni, Schule

Laube Werner, SVP

Müller Adolf, BfU-Delegierter

Müller Christoph, CVP

Rohner Anselm, Gemeindeschreiber

Sidler René, Baukommission

Schönenberger Annemarie, CVP

von Allmen Markus, Umweltschutzkommission

Zum Verkehrskonzept (Bericht vom 4. April 2006) wurde ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind in die aktuelle Vorlage eingearbeitet. Die Stellungnahmen der Arbeitsgruppe zu den einzelnen Eingaben sind in einem separaten Bericht zur Mitwirkung zusammengestellt.

2 Problemkarte und Erläuterungen

Problemkarte siehe Anhang 1

Ortsbild

Der Dorfplatz ist heute mehrheitlich Verkehrsfläche für den MIV. Dem Fussverkehr steht nur wenig attraktiver Raum zur Verfügung. Der Platz wirkt unwirtlich und lädt nicht zum Verweilen ein.

An einzelnen Stellen auf dem Dorfplatz bestehen akute Sicherheitsrisiken (z.B.: Aargauer Trottoir hinter Parkplätzen Bäckerei, Ecke Spar).

Auf dem Dorfplatz bestehen zu wenig Parkplätze für Anwohner und Besucher.

Für die Überbauung Bleiwise besteht noch kein Erschliessungskonzept.

motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Innerortsbereich wird auf den Hauptstrassen sehr oft zu schnell gefahren.

Die Einbiege- und Querungsverhältnisse der Hauptstrassen verursachen in den Stosszeiten längere Wartezeiten und teilweise gefährliche Manöver.

Der Verkehr weicht teilweise auf die Land- und die Bodenstrasse aus (quartierfremder Verkehr).

öffentlicher Verkehr (öV)

Das Quartier „Lengnau-Süd“ (südlich der Kirche resp. des Wiesenwegs) ist nur ungenügend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Die Busverbindungen und Schulzeiten sind nur teilweise optimal aufeinander abgestimmt.

Langsamverkehr (LV)

Auf der Land- und der Bodenstrasse besteht in den Abschnitten ohne Trottoir ein Konfliktpotenzial zwischen quartierfremdem Verkehr und Fussgängern.

An mehreren Stellen in den Quartieren sind die Sichtverhältnisse insbesondere zwischen LV und MIV problematisch.

Bei den Einmündungen der Grabenstrasse und der Brunnengasse in die Zürcherstrasse sind die Vortrittsverhältnisse (Rechtsvortritt) schlecht erkennbar.

Die Querungen der Hauptstrassen (inkl. Vogelsangstrasse) sind teilweise gefährlich und unattraktiv.

Die Schulwege aus den Weilern Degermoos, Himmelrich, Vogelsang und Husen sind unattraktiv und bergen ein grosses Gefahrenpotenzial. Die Schüler werden daher häufig von Eltern zur Schule gefahren, was wiederum Mehrverkehr verursacht.

Für den Schülerverkehr sind die oben genannten Probleme für den LV besonders ausgeprägt.

3 Zielsetzungen

Hauptstrassen: Flüssiger MIV

Der Durchgangsverkehr im Innerortsbereich soll flüssig aber nicht zu schnell sein. Einmündungen ins übergeordnete Strassennetz (Kreuzungen und Verzweigungen) müssen sicher sein und eine gute Verkehrsabwicklung gewährleisten.

Quartierstrassen: Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss möglichst hoch sein.

Die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer soll den Gegebenheiten angepasst sein und eine friedliche Koexistenz ermöglichen.

Der motorisierte Verkehr soll auf möglichst direktem Wege aufs übergeordnete Strassennetz gelenkt werden.

Sicherer und attraktiver Langsamverkehr

Die verkehrstechnische Velo- und Fussgängersicherheit erreicht ein hohes Niveau.

Das Fussgängernetz wird attraktiv und zusammenhängend. Die Querungen der Kantonsstrassen werden sicher und attraktiv ausgestaltet.

Für die Schulwege ist dieses Ziel besonders wichtig.

Attraktiver Dorfplatz

Der Dorfplatz wird als zentraler Ort des dörflichen Geschehens aufgewertet. Es entsteht ein für alle Verkehrsteilnehmenden (inkl. Anrainer) attraktives Dorfzentrum das zum Verweilen einlädt.

Für die Geschäfte, die öffentlichen Einrichtungen und die Anrainer stehen genügend Parkplätze in angemessener Distanz zur Verfügung.

Im Zentrum werden die Parkplätze bewirtschaftet (z.B. blaue Zone).

Attraktive Anbindung an den ÖV

Die Nutzung des ÖV-Angebots ist aus den Quartieren heraus einfach und attraktiv. Die Haltestellen werden auf kurzen, sicheren und attraktiven Wegen erreicht.

Das öV-Angebot ist auf die Bedürfnisse der Benutzer abgestimmt.

Erschliessung Bleiwise

Der motorisierte Verkehr erreicht das Areal Bleiwise von der Kantonsstrasse auf möglichst direktem Wege. Es werden keine Konflikte auf den Quartiersstrassen verschärft oder neue geschaffen.

Für den LV ist eine gute Durchlässigkeit der Überbauung zu schaffen. Alle Zielorte sollen auf möglichst direktem Weg erreicht werden können.

4 Massnahmen

4.1 Surbtalstrasse

Übersicht

- Kernfahrbahn wird vorausgesetzt
- Erstellen von zwei Kreiseln "Vogelsang-/Freienwilstrasse" und "Boden-/Landstrasse"
- Grosszügige Querungshilfen "Industrie" und "Brunnengasse"
- Gestaltung der Querung "Brunnengasse" als Pforte
- Anpassung der Geschwindigkeitsniveaus auf 50/60/80 km/h

Beschrieb

Kernfahrbahn: Die Kernfahrbahn wird vom Kanton erstellt und gilt daher als Randbedingung.

Querung "Industrie": eine Insel soll die Querung erleichtern, zusätzlich wird das Geschwindigkeitsniveau in diesem Bereich auf 60km/h gesenkt. Das Geschwindigkeitsniveau von 60km/h ist vorerst nur für den Bereich der Querung "Industrie" vorgesehen, bis zur Querung "Boden-/Landstrasse" kann die bestehende Regelung von 80km/h beibehalten werden. Eine durchgehende Signalisierung von 60km/h von der "Industrie" bis zur "Boden-/Landstrasse" ist möglich, die Zweckmässigkeit ist aber zu prüfen.

Querung "Boden-/Landstrasse": ein Kreisell soll den Beginn der Kernfahrbahn und des neuen Geschwindigkeitsniveaus von 50km/h verdeutlichen und die Einbiegebedingungen in alle Richtungen flüssig ermöglichen. Zu zwei Seiten werden Fussgängerquerungen erstellt.

Querung "Vogelsang-/Freienwilstrasse": Der Kreisell im Dorf "Vogelsang-/Freienwilstrasse" soll allseitig Fussgängerquerungen à Niveau erhalten. Dies reduziert auch für den Fussverkehr die Trennwirkung durch die Surbtalstrasse und beruhigt die Surbtalstrasse zusätzlich. Die Personenunterführung wird beibehalten, sie soll insbesondere kleinen Kindern als Alternativroute zur Verfügung stehen. Alternativ könnte die Unterführung auch als gedeckter Velo-Parkplatz umgenutzt werden.

Querung "Brunnengasse": eine grosszügige Insel/Mittelzone soll die Querung erleichtern. Die dadurch notwendige Anpassung der Fahrbahnränder wirkt verkehrsberuhigend.

Lärmemissionen: die vorgeschlagenen Massnahmen zur Beruhigung der Surbtalstrasse, insbesondere die Geschwindigkeitsreduktion auf 50km/h zwischen der Querung Land-/Bodenstrasse (Kreisell) und der Querung Brunnengasse (Mittelzone und Tor) wirken lärmreduzierend.

4.2 Freienwilerstrasse

Übersicht

Erstellung von Fahrbahnhaltestellen und eventuell einer Mittelzone mit Änderung der Linienführung im Bereich Eichlistrasse in Kombination mit einer Pforte.

Beschrieb

Die Bushaltestellen im Bereich Eichlistrasse sollen als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet werden. Zur Reduktion der Geschwindigkeiten an dieser Stelle soll die Linienführung angepasst werden (Reduktion der Radien). Gleichzeitig kann eine Mittelzone als zusätzliche Ein- und Abbiegehilfe für den MIV ausgebildet werden. Mit diesen Massnahmen wird eine Pfortenwirkung erzielt, welche gestalterisch unterstützt werden kann und lokal temporeduzierend wirkt.

Über die Mittelzone soll ein Fussgängerstreifen führen. Dieser dient zur Erschliessung der Bushaltestellen wie auch zur Verbindung der Quartiere.

Die Erschliessung der Quartiere für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) erfolgt über den Wiesenweg und Chratzstrasse/Friedhofweg. Auf eine zusätzliche Infrastruktur entlang der Freienwilstrasse wird aus diesem Grund verzichtet.

4.3 Vogelsangstrasse

Übersicht

- Tempo 30 Zone
- Neugestaltung der Einfahrt Rebenstrasse als Tor mit neuer Vortrittsregelung und Anpassung von Terrain und/oder Linienführung
- Lokale Massnahme zur Sicherung des Übergangs "Kindergarten"
- Lokale Massnahme zur Sicherung des Fussgängerübergangs "Bodenstrasse" und eventuell Änderung der Vortrittsregelung Boden-/Vogelsangstrasse (in Abhängigkeit der Massnahmen Bodenstrasse)

Beschrieb

Die Vogelsangstrasse soll mit dem Gebiet Rebenstrasse/Sonnenrainweg als Tempo 30 Zone ausgedehnt werden. Hiermit werden auch die Vortrittsverhältnisse der Kreuzungen zum Rechtsvortritt hin geändert.

Die Einfahrt in die Tempo 30 Zone von Vogelsang soll als Tor gestaltet werden. Durch Abtragung des Terrains kann die Übersicht wesentlich verbessert werden. Eine Änderung der Linienführung verdeutlicht den Rechtsvortritt der neu gleichberechtigten Strassen (Reben-/Vogelsangstrasse).

Die Mittelmarkierung der Vogelsangstrasse wird entfernt und in den Einmündungsbereichen der Rechtsvortritt markiert.

Die Geschwindigkeitsreduktion auf 30km/h verbessert die Sicherheit an den Fussgängerquerungen bereits entscheidend. Zur Sicherung der Geschwindigkeit sowie zusätzlicher Sicherung des Fussgängerstreifens "Kindergarten" sollen baulich lokale Einengungen oder Erhöhungen erstellt werden. Der Fahrradverkehr wird dabei in der Hinsicht berücksichtigt, dass dieser nicht übermässig behindert und dadurch gefährdet wird. Eine Gefährdung der Fussgänger durch Fahrradfahrer ist jedoch stets vorrangig zu vermeiden.

Möglichkeiten lokaler Einbauten:

Lokale Verengung mit Veloführung ohne Behinderung

Die Einbauten werden bergabwärts angebracht. Mit einer Duchfahrbreite von rund 4.00m können PW mit 30km/h knapp kreuzen. Auch die Ausbildung als Engstelle von 3.50m (Einspur) ist möglich.

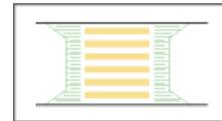
Die Velofahrer werden nicht behindert.

Das Sicherheitsniveau für Fussgänger kann durch die Aufhebung des Velo-Geradaus' weiter erhöht werden, indem die Radfahrer ebenfalls abgelenkt werden. Durch die Breite von 4.00m ist ein Kreuzen PW/Velo problemlos möglich und die Radfahrer werden wenig behindert. Die Anordnung der Engstelle talwärts verbessert die Sichtbarkeit der wartenden Fussgänger.



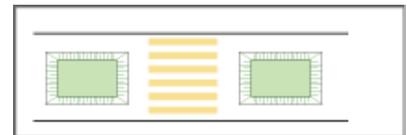
Erhöhung des Fussgängerstreifens

Der Fussgängerstreifen wird auf Niveau Trottoir angehoben. Die Auffahrt am Rand ist flacher als in der Mitte, so werden Fahrradfahrer sanft über die Erhöhung geführt während der MIV stärker gebremst wird.



Lokale Erhöhungen (Berliner Kissen)

Partielle Erhöhungen der Fahrbahn zeigen dieselbe geschwindigkeitsreduzierende Wirkung wie die Erhöhung des Fussgängerstreifens. Die Fahrradfahrer werden nicht behindert. Die Strassenentwässerung muss nicht angepasst werden. Ausführung in Schwarzbelag mit weisser Markierung.



Anmerkung:

Massnahmen zur Verdeutlichung des Rechtsvortritts finden sich auf dem Massnahmenplan im Anhang.

4.4 Quartierstrassen

Übersicht

- Tempo 30 Zonen "Bodenstrasse Teil Ost/Büel" und "Landstrasse/Hofacherstrasse"
- Die Züricherstrasse erhält eine mäandrierende Verkehrsführung (baulich abgegrenzte versetzte Parkierung)
- An verschiedenen Stellen sind lokale Einengungen oder Erhöhungen vorgesehen

Bodenstrasse und angrenzende Gebiete

Vor dem Bauernhof und Ende Huebstrasse (Einmündung Steigstrasse) werden lokale Einengungen erstellt. Die ausgeschiedenen Flächen sollen den Fussgängern als Verkehrsfläche zur Verfügung stehen. Die Einengungen haben zum Ziel die Geschwindigkeit zu reduzieren, indem sie nur einspurig befahrbar sind oder ein Kreuzen PW/PW nur mit stark reduzierter Geschwindigkeit möglich ist. Im Weiteren werden dadurch die Sichtverhältnisse insbesondere vor dem Bauernhof verbessert.

Die Bodenstrasse soll ab Büelstrasse bis zum Dorf (inklusive Büelstrasse, Rosenstrasse und Sonnenbüelweg) als Tempo 30 Zone signalisiert werden. Der Charakter der Bodenstrasse entspricht in diesem Abschnitt heute bereits einer Tempo 30 Zone. Die Signalisation als Tempo 30 Zone ist eine flankierende Massnahme zur Kernfahrbahn Surbtalstrasse: allfälliger Parallelverkehr zur Surbtalstrasse wird dadurch behindert und das Quartier weitgehend von quartierfremdem Verkehr befreit.

Die Signalisation der Bodenstrasse als Tempo 30 Zone kann zusammen mit der Tempo 30 Zone "Vogelsangstrasse" realisiert werden. Später schliesst die Tempo 30 Zone direkt an die Begegnungszone des Dorfplatzes an, womit ein verkehrstechnisch harmonisches Gefüge erreicht wird. Die Einmündung Vogelsang/Bodenstrasse wird in diesem Fall mit Rechtsvortritt geregelt.

Landstrasse

Analog zur Bodenstrasse sollen auch auf der Landstrasse Umweg und Schleichfahrten (quartierfremder Verkehr) vermieden werden. Auf der Landstrasse wird analog zur Bodenstrasse ebenfalls eine Tempo 30 Zone signalisiert. Hiermit wird eine Kontinuität der Massnahmen für Lengnau gewährleistet. Auf eine weitergehende Massnahme, das Anbringen eines "Fahrverbot ausgenommen Zubringer" (nur MIV) zwischen Schniderbüelweg und Hengertstrasse wird verzichtet.

Beim Fussgängerstreifen "Dänkelbachweg" soll die Fahrbahn stark eingengt werden. Dies verbessert die Sichtverhältnisse unter den Autolenkern, reduziert die Geschwindigkeit und erhöht die Sicherheit des Fussgängerübergangs.

Das markierte Trottoir kann zusammen mit dem Erstellen der Einengungen baulich ausgebildet werden. Eine Fahrbahnbreite von rund 4.00m ermöglicht das Kreuzen PW/PW mit reduzierter Geschwindigkeit und wird für diesen Raum als angemessen eingestuft.

Zürichstrasse und Brunnengasse

Der Verkehr auf der Zürichstrasse soll durch lokale Einbauten mäandrierend geführt werden. Zu diesem Zweck können beispielsweise die heute markierten Parkplätze baulich begrenzt werden.

Die unklaren Rechtsvortrittsverhältnisse werden ebenfalls mit lokalen Einbauten verdeutlicht. (siehe hierzu Kapitel Vogelsangstrasse und Skizzen Massnahmenkarte). Die Einmündung Schulstrasse soll im gleichen Stil umgestaltet werden.

Auf der Brunnengasse sollen zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler sofort provisorische verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt werden. Eine definitive Lösung wird mit der Belagssanierung geplant. Insbesondere, soll dann auch der hohe Stahlzaun durch einen niedrigeren Zaun ersetzt werden. Damit werden die Sichtverhältnisse auf dem stark frequentierten Schulweg (Primarschüler) verbessert.

Die Erschliessung des Gebietes "Rankstrasse" über die Brunnengasse soll nicht a priori verhindert werden. Nach der Erstellung des Kreisels wird das Verkehrsgeschehen erneut beobachtet. Falls zu diesem Zeitpunkt die Zu- und Wegfahrt via Brunnengasse zu Problemen führt, sind Massnahmen auf der Brunnengasse zu erstellen (T30, Sperrung für Durchgangsverkehr ausgenommen Zubringer, Sperrung für den MIV...).

Chratzstrasse

Die Problemstellen können im Rahmen einer weiteren Einführung von Tempo 30-Zonen, nach dem erfolgreichen Umsetzen der drei prioritären Zonen, entschärft werden. Vorgängig soll die Fusswegverbindung (Winkelweg-Gärtnerei) Richtung Zentrum überprüft und (ohne Trottoirneubau) verbessert werden.

4.5 Dorfplatz

Übersicht

- Gestaltung und Signalisation als Begegnungszone
- Einbezug der angrenzenden Bereich in die Gestaltung der Begegnungszone
- Bewirtschaftung der Parkplätze

Beschrieb

Der Dorfplatz erhält eine neue, seiner Bedeutung als zentraler Ort mit starker Ausstrahlung entsprechende Gestaltung. Er soll als grosszügige Fläche erscheinen und die den Dorfplatz begrenzenden Gebäude zur Geltung kommen lassen. Die Begegnungszone soll zum einkaufen und verweilen einladen und ein sicheres Queren überall ermöglichen.

Die notwendige Parkplatzzahl soll mit einer Erhebung verifiziert werden. Auf dem Dorfplatz selbst ist eine blaue Zone vorzusehen. Die übrigen notwendigen Parkplätze im Gebiet des Dorfplatzes sollen wo zweckmässig eindeutig einer Nutzung für Dauerparker zugeordnet werden (Schule, Personal etc). Für die Dorfkernzone ist ein separates Parkraumkonzept zu erarbeiten. Dieses wird in engem Zusammenhang mit der Gestaltung stehen.

Für die allfällige Erhebung von Parkgebühren wird vorgängig ein Parkierungsreglement erarbeitet.

4.6 Anbindung an den öV

Übersicht

- Erschliessung des Gebiets "Eichlistrasse und anschliessende"/"Birkenweg" durch neue Haltestelle
- Abstimmung des Angebots auf Schulbetrieb soll seitens Schulbetrieb erfolgen

Beschrieb

Die Erschliessung des Gebiets "Eichlistrasse und anschliessende"/"Birkenweg" wurde im Kapitel Freienwilstrasse behandelt.

Die Abfahrten ab Lengnau erfolgen stündlich nach:

Niederweningen	.05
Freienwil-Ehrendingen	.11
Endingen-Tegerfelden	.14*
Ehrendingen	.41
Endingen	.44

* um 13Uhr Kursverschiebung im Minuten-Bereich und Kursführung nur bis Endingen

Die Kurse sind abgestimmt auf Anschlüsse von/nach Zürich. Die Abstimmung des Schulbetriebs auf die Abfahrtszeiten sollte möglich sein.

4.7 Erschliessung Bleiwise

Die Bleiwise soll direkt von der Surbtalstrasse erschlossen werden. Drei Varianten stehen zur Diskussion:

- östlich der Garage wird das Gelände zentral erschlossen. Es ist allerdings eine Bachquerung notwendig.
- westlich der Garage wird das Gelände an einer Ecke erschlossen. Eine Bachquerung ist nicht notwendig.
- Bestehende Zufahrt Gartencenter ausbauen

In Abhängigkeit der Nutzung und damit des Verkehrsaufkommens (eine Zone W3 induziert weniger Verkehr als eine Zone WG3), kann seitens Kanton eine Abbiegehilfe (Mittelzone, Einspurstrecke) gefordert werden. Damit würde der Querschnitt der Surbtalstrasse tangiert. Die Wahl des Erschliessungspunktes ist dann zusätzlich abhängig von einem Ausbau der Bachquerung Surbtalstrasse > auf eine Erschliessung östlich der Garage wird verzichtet.

Ob die neue Erschliessung über die bestehende Zufahrt oder neu, westlich der Garage erfolgt, ist von der künftigen Nutzung der Bleiwise abhängig. Aus Sicht Kanton ist nur ein Anschluss möglich. Im weiteren Planungsverfahren ist eine Aufweitung der Kantonsstrasse im Anschlussbereich mittels Baulinien zu sichern.

5 Kosten und Prioritäten

Für die vorgeschlagenen Massnahmen wurde eine grobe Kostenschätzung (+/-30%) erstellt (Realisierung). Bei der genauen Planung und Projektierung können sich noch wesentliche Veränderungen ergeben. Die Kosten sind als Grössenordnungen zu betrachten, für die mittelfristige Finanzplanung.

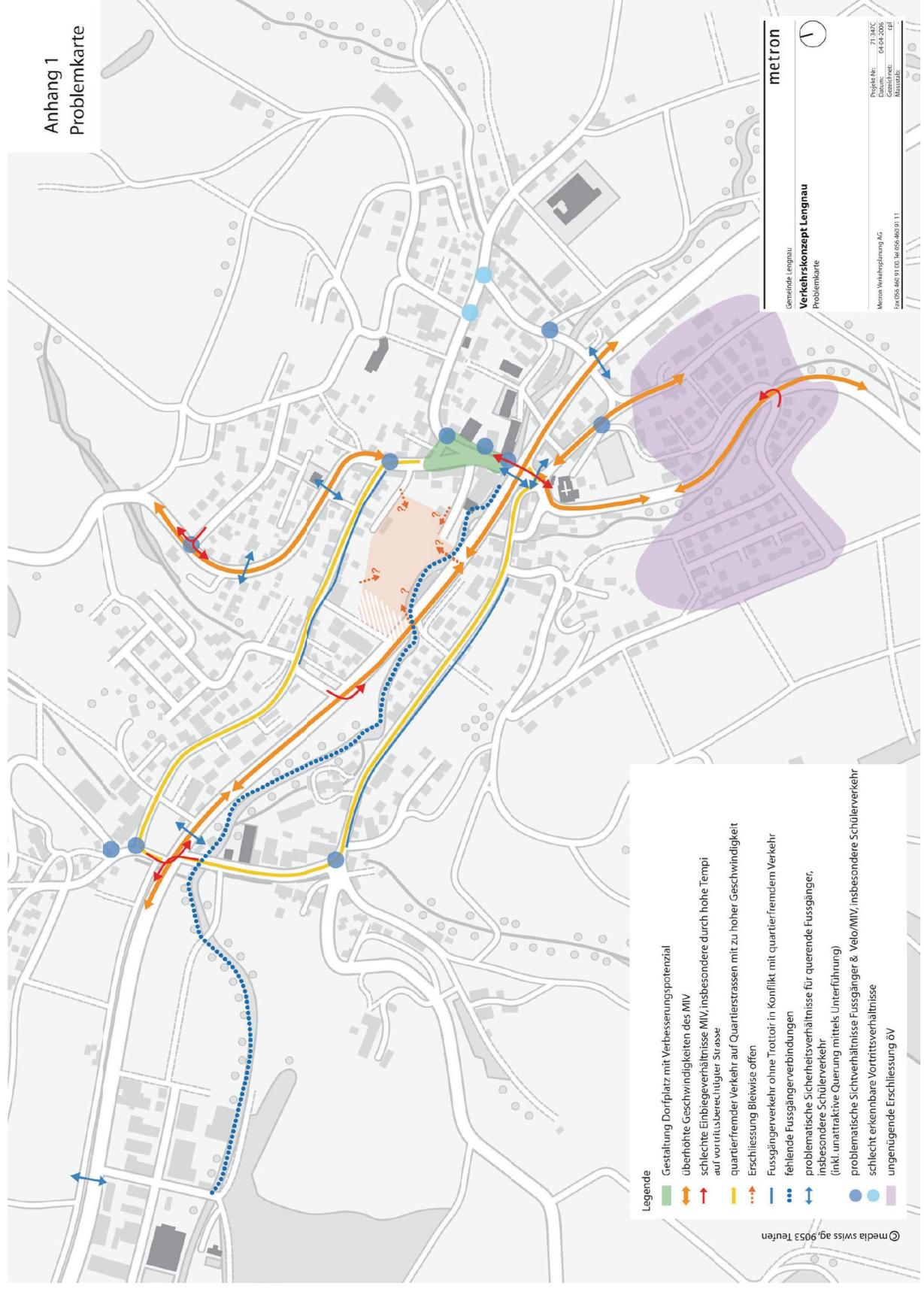
Die Prioritätensetzung erfolgte individuell durch die Mitglieder der Arbeitsgruppe. Die Priorisierung zeigt die zeitliche Staffelung der einzelnen Massnahmen. Auf die finanziellen Ressourcen (Finanzplanung) abgestimmt, ergibt sich folgende Übersicht.

Gebiet, Massnahme		Kosten [Fr.]	Priorität
Vogelsangstrasse	Einbauten FG-Uebergänge "Kindergarten" und "Bodenstrasse"	20'000	kurzfristig
	T 30 Zone Siganlisation	12'000	
	Pforte: Änderung Linienführung Einmündung Rebenstrasse, Gestaltung	110'000	
Bodenstrasse	T 30 Zone Siganlisation	12'000	
	Verdeutlichung Rechtsvortritt	10'000	
	Lokale Engstellen "Huebstrasse" und "Bauernhof"	20'000	
Landstrasse	T 30 Zone Siganlisation	12'000	
	Lokale Engstelle Unterlengnau	20'000	
Zürichstrasse	bauliche Verdeutlichung Parkfelder	20'000	
	Verdeutlichung Rechtsvortritt "Grabenstr.", "Brunnengasse" und "Schulstr."	30'000	
	Sofortmassnahme Schulwegsicherung (z.B. Belagskissen) und Ersatz Zaun Brunnengasse	15'000	
Signalisation regionale Velorouten		20'000	
Surbtalstrasse	Querungshilfe Industrie mit Anpassung Linienführung	80'000	mittel- fristig
	Querungshilfe Brunnengasse mit Anpassung Linienführung	70'000	
Freienwilstrasse	Fahrbahnhaltestelle Bus: Signalisation und Bushaus	50'000	
	Pforte: Änderung Linienführung, Mittelzone/-insel, Gestaltung	200'000	
Surbtalstrasse	Kreisel Boden-/Landstrasse	600'000	lang- fristig
Dorfplatz	Neugestaltung als Begegnungszone	ca. 1'000'000	
Surbtalstrasse	Signalisation T 60	6'000	bereits umge- setzt oder spätere Planung
	Kernfahrbahn und Siganlisation T50, beschlossen	30'000	
	Kreisel Freienwil-/Vogelsangstrasse, beschlossen	390'000	
Erschliessung Bleiwise	ab Kantonsstrasse		

Tab. 1:
Massnahmen, Kosten (Annahmen) und Prioritäten

Im Rahmen der Mitwirkung wurde verschiedentlich darauf hingewiesen, die Massnahmen an der Freienwilstrasse auf Grund der Gefährdungssituation ebenfalls mit hoher Priorität (kurzfristig) zu realisieren.

Anhang 1
Problemkarte



- Legende**
- Gestaltung Dorfplatz mit Verbesserungspotenzial
 - überhöhte Geschwindigkeiten des MIV
 - schlechte Einbiegeverhältnisse MIV, insbesondere durch hohe Tempi auf vorlitsberechtigtger Strasse
 - quartierfremder Verkehr auf Quartierstrassen mit zu hoher Geschwindigkeit
 - Erschliessung Bleiwiese offen
 - Fussgängerverkehr ohne Trottoir in Konflikt mit quartierfremdem Verkehr
 - fehlende Fussgängerverbindungen
 - problematische Sicherheitsverhältnisse für querende Fussgänger, insbesondere Schülerverkehr (inkl. unattraktive Querung mittels Unterführung)
 - problematische Sichtverhältnisse Fussgänger & Velo/MIV, insbesondere Schülerverkehr
 - schlecht erkennbare Vortrittsverhältnisse
 - ungenügende Erschliessung öv

© media swiss ag 9053 Teufen

metron

Gemeinde Lengenau
Verkehrskonzept Lengenau
Problemkarte

Projekt-Nr.: 71-200
Gesetz-Nr.: 04.1813-1
Ausst. Nr.: 11

Metron Verkehrsgesellschaft AG
Zürcherstrasse 100, CH-9050 Lengenau

